پلاک

دست رد نیسان ۴۰۰ به قوای محرکه هیبریدی

شما احتمالاً شایعات زیادی را درباره نیسان Z اسپورت شنیده‌اید اما این بار برخی جزئیات رسمی محصول دوست‌داشتنی نیسان منتشر شده است. طرفداران جاشین Z۳۷۰ از شنیدن اینکه خودروی موردبحث همچنان به پیشرانه بنزینی متکی خواهد بود خوشحال خواهند شد. به این ترتیب خبری از قوای محرکه هیبریدی برای این خودرو نخواهد بود. این را معاون استراتژی تولید جهانی نیسان تائید کرده است. او گفته این خودرو که احتمالاً Z۴۰۰ نام خواهد گرفت بسیار به زمان رونمایی خود نزدیک است.

سید محصولات نیسان با معرفی نسل جدید روگ و شاسی‌بلند الکتریکی آریا نوئبار شده و در ادامه هم شاهد نسخه‌های جدید آرماد، فرونتیر، نوت، قشقایی و... خواهیم بود.اما برگردیم به Z خودمان که طبق گفته مدیر نیسان فضا برای عرضه نسخه متفاوت از این خودرو وجود خواهد داشت. در واقع اشاره او به نسخه بنزینی و شاید نسخه هیبریدی یا الکتریکی بوده است. مدیر این خودروساز ژاپنی اظهار داشته اگرچه تکنولوژی الکتریکی در سال‌های اخیر کاملاً متحول شده اما هنوز مناسب به‌کارگیری در خودرویی پرفورمنس نیست.

دیگر خودروسازان با این گفته‌ها موافق نیستند اما مدیر نیسان گفته سخت‌افزار فعلی در سطحی نیست که شما بتوانید پرفورمنس مورد انتظار یک خودروی اسپورت را ارائه کنید. نقاط ضعفی همچون وزن مجموعه باتری و فقدان قدرت ادامه‌دار دو مشکل اصلی خودروهای اسپورت و الکتریکی هستند، اما نیسان به دنبال حل این مشکلات با استفاده از تکنولوژی‌های فرمول E است. در همین اثنا مدیر نیسان معتقد است که هنوز فضا برای بهبود پیشرانه‌های درون‌سوز وجود دارد.انتظار می‌رود Z۴۰۰ جدید بر پایه ساختار Z۳۷۰ تولی شود. شاید نسخه هیبریدی یا الکتریکی این خودرو تولید شود اما فعلاً خبری از آن در آینده نزدیک نخواهد بود.از نظر طراحی مدیر طراحی نیسان تائید کرده تیزر منتشر شده در ماه می نشان دهنده Z واقعی بوده و به نظر می‌رسد طراحی آن به اندازه‌ای که فکر می‌شود رترو نخواهد بود.

رندر نزدیک به واقعیت از نسل جدید پ‌ام‌و

حدود یک سال از معرفی نسخه فیس لیفت پ‌ام‌و X۱ می‌گذرد. این شاسی‌بلند ساب کامپکت باوارایی تغییرات زیادی نداشته و در واقع برخی آپشن ها به آن اضافه شده است. اگرچه تغییرات بنیادینی در X۱ رخ نداده اما این خودرو می‌تواند تا معرفی نسل بعدی وضعی رقابتی در بازار داشته باشد. پ‌ام‌و در حال برنامه‌ریزی برای ایجاد تغییراتی در نسل جدید X۱ بوده و قبلاً نمونه‌های استتار شده این خودرو رؤیت شده‌اند.اخیراً توبیاس پاتنر به عنوان هنرمند دنیای خودرو رندری از نسل سوم این شاسی‌بلند را منتشر کرده است. در واقع با یک خودرو که ظاهر هوشمندی دارد طرف هستیم.

این طراح از طراحی پ‌ام‌و سری ۵ فیس لیفت الهام گرفته و چراغ‌های جلوی LED نازک‌تر و دیلایت های X۱ مشابه سدان مشهور پ‌ام‌و هستند. جلوپنجره نیز از نوع یک‌تکه بوده و کمی بزرگ‌تر شده است. البته شایعاتی درباره استفاده از جلوپنجره کوچک‌تر در نسل جدید این خودرو به گوش رسیده است.در پروفایل جانبی برخی المان‌های مدل‌های X۳ و X۵ دیده می‌شود و خطوط شانه قوی جزو آن‌ها هستند. چراغ‌های عقب نازک و LED ها را به یاد چراغ‌های X۵ و X۷ می‌اندازند و تریم های مشکی نیز حاکی از نسخه‌های M اسپورت هستند. نسل جدید X۱ فعلاً به‌صورت کامل رؤیت نشده و خبر چندانی از قوای محرکه آن در دست نیست.

گفته می‌شود پ‌ام‌و از پیشرانه‌های ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوی بکار رفته در سایر محصولات و گیربکس ۸ سرعته برای این خودرو در آمریکا استفاده خواهد کرد. پیشرانه‌های دیزلی نیز برای برخی بازارهای دیگر در دسترس خواهند بود و شاید نسخه هیبریدی آن هم عرضه شود. X۱ جدید قاعدتاً صورت دیفرانسیل جلو و چهار چرخ محرک به فروش خواهد رسید.

کدام خودروها فرسوده محسوب می‌شوند؟

تردد خودروهای فرسوده در سطح شهر تهران موجب آلودگی هوا و مصرف هر چه بیشتر سوخت می‌شود که باید از ده خارج شوند.هر نوع وسیله نقلیه‌ای که سن مجاز آن از مدت تعیین شده گذشته باشد، خودروی فرسوده نامیده می‌شود و در حال حاضر مدت سن مجاز وسایل نقلیه به طور میانگین ۲۰ سال است. این مقدار سن گفته شده بیشتر برای وسایل نقلیه سواری با مصرف شخصی است، چراکه وسایل نقلیه‌ای مانند تاکسی و یا مسافربری، به علت استفاده زیادی که از آن‌ها استفاده می‌شود و رفت و آمد زیادی که در سطح شهر دارند، تنها عمر خودرو ملاک فرسودگی‌شان نیست، البته برای این نوع وسایل نقلیه موارد دیگری نظیر میزان کارکرد خودرو نیز مد نظر قرار می‌گیرد.

سن فرسودگی وسایل نقلیه یک معیار نسبی است که با توجه به شرایط اقتصادی، تکنولوژی و فرهنگی در جوامع مختلف متفاوت است، چراکه این سه وضع از عوامل تعیین کننده آن هستند، مثلا در کشورهای صنعتی که از اقتصاد توسعه یافته برخوردار هستند، خودروهای بیش از ۵ سال کارکرد برای استفاده مناسب نیستند، این در حالی است که در سایر کشورها این میزان بیشتر از ۵ سال است.

فرسودگی خودروها به عواملی نظیر شرایط اقلیمی، نحوه تعمیر و نگهداری، کارکرد و طراحی خودرو نیز بستگی دارد.بر اساس گفته‌ها، در حال حاضر عمر مفید خودروهای تولید داخل در حدود ۱۰ سال است، چراکه خودروهای جدیدی که این روزها تولید می‌شوند از کیفیت مورد نیاز برخوردار نیستند.

در حال حاضر در کشور ما تعداد وسایل نقلیه‌ای که میزان سن آن‌ها از ۳۰ سال بیشتر باشد، بسیار زیاد است، همچنین تعداد وسایل نقلیه‌ای که در سال‌های اخیر از رده خارج شده‌اند نیز نسبت به تعداد خودروهای شماره‌گذاری شده بسیار ناچیز است.

برای همه آشکار است وسایل نقلیه‌ای که با تکنولوژی قدیمی تولید شده‌اند از نظر تولید آلاینده‌های هوا، صوتی، مصرف انرژی و... از اهمیت خاصی برخوردار هستند و علاوه بر تکنولوژی، ساخت عواملی دیگر نیز در این موضوع دخیل است که می‌توان به مواردی نظیر: عدم تناسب بین تولید بی‌رویه خودرو و خروج خودروهای فرسوده اشاره کرد.

در حال حاضر کلانشهرهای کشور، به خصوص تهران که به عنوان پایتخت محسوب می‌شود، با آلودگی هوای بسیار زیادی در فصول مختلف و همچنین ترافیک سنگین ناشی از تردد خودروها مواجه هستند.معضل از رده خارج کردن خودروهای فرسوده در کشور ما، به عنوان مشکلی برای برخی صاحبان خودروها محسوب می‌شود که باید هزینه زیادی برای نگهداری خودروها متحمل شوند، اما برخی مشکلات دیگر باعث شده تا مالکان خودروها رضایتی برای اسقاط خودروهای خود نداشته باشند، که در ادامه این گزارش به برخی از آن‌ها خواهیم پرداخت.عواملی نظیر ایجاد فضای غیر رقابتی تولید خودرو در کشور، ایجاد زنجیره قطعه سازانی که سال‌ها بدون ایجاد نوآوری به تولیدات غیر استاندارد پرداخته اند، کمبود وسایل نقلیه عمومی و ... باعث شده تا مردم از وسایل نقلیه خود استفاده کنند و افرادی هم که مایل به اسقاط وسایل نقلیه خود نیستند، به همین دلایل از وسیله نقلیه شخصی استفاده می‌کنند.

در بسیاری از کشورها واژه صنعت بازیافت خودرو یک فرآیند و زیر بخش صنعتی شده است و به گونه‌ای متفاوت در ادبیات صنعتی به کار برده می‌شود که خود ارزش افزوده‌ای برای جامعه ایجاد می‌کند. صنعت اوراق کردن خودرو اگر دارای برنامه ریزی و مدیریت نباشد، ارزش افزوده مناسبی که از آن مورد انتظار است به وجود نخواهد آمد.

سرهنگ علی محمدی رئیس مرکز شماره گذاری پلیس راهور ناجا اظهار کرد: به استناد مصوبه شماره ۹۳۳۰۸/ت ۴۰۵۸۷ ک تاریخ ۸۷/۶/۷ و شماره ۱۲۶۶۵۳/ت ۴۹۲۰۸ ه تاریخ ۹۲/۷/۱۴ هیئت وزیران مندرج در روزنامه رسمی به ترتیب شماره ۱۸۴۹۸ تاریخ ۸۷/۶/۱۱ و شماره ۱۹۹۸۴ تاریخ ۹۲/۷/۱۸ سن فرسودگی وسائل نقلیه اصلاح شد.

رئیس مرکز شماره گذاری پلیس راهور ناجا افزود: به استناد مصوبه ۹۵۲۰۰/ت ۵۵۰۷۴ ه تاریخ ۹۷/۷/۱۸ هیئت وزیران، وسائل نقلیه کشاورزی مانند تراکتور و کمباین مشمول سن فرسودگی نمی‌شوندوی بیان کرد: سن فرسودگی خودروهای سواری ۲۰ سال، سواری دولتی ۱۵ سال، تاکسی ۱۰ سال، مینی بوس ۱۵ سال، اتوبوس شهری ۱۰ سال، اتوبوس برون شهری ۱۵ سال، کامیون کشنده ۲۵ سال، وانت ۱۵ سال و موتورسیکلت ۱۰ سال است.

سرهنگ محمدی بیان کرد: خودروهایی که دارای انواع پلاک‌های قدیمی هستند و در سن فرسودگی هم قرار دارند، امکان ارائه خدمات شماره گذاری مربوط به تبدیل پلاک آن‌ها به پلاک ملی وجود ندارد.

رئیس مرکز شماره گذاری پلیس راهور ناجا ادامه داد: این قبیل خودروها باید مسیر اسقاط یا اوراق را طی کنند. خروج خودروهای فرسوده از چرخه حرکت در درون شهرها آن طور که فکر می‌کنیم ساده نیست و عدم توجه به وضع آینده خودروهای فرسوده، مشکلات و ناهنجاری‌های بسیار زیاد زیست محیطی و اجتماعی را ایجاد می‌کند.

بازیافت مواد و قطعات خودروهای فرسوده یکی از صنایع مهم وابسته به صنعت خودرو است و برای مثال: در کشور ژاپن بیه میزان ۴۰ تا ۵۰ درصد خودروهای ساخته شده جدید از مواد بازیافتی تشکیل می‌شوند. بازیابی مواد و قطعات وسایل نقلیه در کاهش قیمت تمام شده یک وسیله نقلیه به صورت مستقیم و غیر مستقیم می‌تواند اثرگذار باشد و باید از آن در برنامه‌ریزی‌های مالی به صورت درست استفاده کرد.

در کشورهای مختلف دیگری نظیر آلمان، قوانین بسیار سنگینی برای کنترل و نظارت بر فرآیند بازیافت از دیدگاه‌های زیست محیطی استفاده صحیح از صنایع حاصل از بازیافت و مدیریت استفاده از قطعات تعمیراتی ایجاد شده که بسیار تأثیرگذار است.این موضوع بازیافت هم می‌تواند باعث شد تا برای این پدیده صنعتی که طی سال‌های آتی عوارض خود را آشکار می‌کند، از هم اکنون برنامه‌ریزی‌های دقیقی صورت گیرد.حال با توجه به موضوع بازیافت وسایل نقلیه، اهداف بازیافت خودروهای فرسوده را می‌خواهیم در این گزارش ارائه دهیم.

کارشناسان و شهروندان، اهداف بسیار مختلفی را برای بازیافت خودروهای فرسوده بیان می‌کنند که هر یک از این موارد دارای منافع و مصالح ویژه‌ای هستند. بازیافت قطعات و... نه تنها بر تجدید ساختار ناوگان حمل و نقلی و رونق اقتصادی می‌تواند کمک کند، بلکه به مواردی از جمله حفاظت از محیط زیست، ایجاد اشتغال، جلوگیری از مصرف مواد خام و حفظ مواد اولیه و توسعه فناوری و بازیافت، جمع آوری خودروهای آلاینده و کاهش هزینه‌های اضافی، طراحی خودروهای جدید با قابلیت بازیافت تا میزان ۸۵ درصد و... به عنوان مهمترین اهداف بازیافت اشاره کرد.حال اگر بخواهیم به هدف از اسقاط خودروهای فرسوده اشاره‌ای داشته باشیم، می‌توان به کاهش مصرف سوخت و افزایش ایمنی در حمل و نقل هم اشاره کرد. بسیاری از کارشناسان و همچنین شهروندان، هدف از اسقاط خودروهای فرسوده را هر ۲ مورد گفته شده دانستند.

میزان تأثیر اسقاط خودروهای فرسوده بر کاهش مصرف سوخت

اسقاط خودروهای فرسوده بر کاهش مصرف سوخت بسیار تأثیرگذار است، چراکه بسیاری از خودروهای قدیمی نه تنها از سیستم‌های امروزی برای کاهش مصرف سوخت برخوردار نیستند، بلکه اغلب آن‌ها ۸ سیلندر هستند.

اگر بخواهیم تأثیر اسقاط خودروهای فرسوده بر افزایش ایمنی حمل و نقل و کاهش تصادفات را در نظر بگیریم، اسقاط خودروهای فرسوده بر افزایش ایمنی حمل و نقل و کاهش تصادفات بسیار تأثیرگذار هستند. زمانی که عمر مفید یک خودرو به اتمام برسد، بسیاری از قطعات آن دچار پوسیدگی می‌شوند که همین پوسیدگی‌ها در برخی قطعات، باعث واژگونی وسیله نقلیه در حین حرکت می‌شوند.

یکی از موضوعاتی که در بیشتر موارد و بحث‌ها مطرح می‌شود، موضوع فرهنگ سازی و اطلاع رسانی است که در زمینه اسقاط خودرو نیز می‌تواند بسیار تأثیرگذار باشد. یکی از مهمترین عوامل اثرگذار در از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، آموزش و فرهنگ سازی پایدار توسط تمامی سازمان‌های مرتبط است. شاید در این زمینه اقدامات گسترده‌ای انجام نشده باشد، اما فرهنگ‌سازی به صورت جدی در این زمینه نیاز است.

یکی دیگر از عوامل تأثیرگذار در اجرای موفق طرح خروج خودروهای فرسوده، سهولت انجام امور مربوطه و دسترسی سریع و آسان مردم به مراکز اسقاط وسایل نقلیه است و اکثر کارشناسان میزان دشواری انجام امور اسقاط و دسترسی آسان مردم به مراکز اسقاط خودروهای فرسوده را در ایران زیاد می‌دانند. البته بهتر است در نظر داشت که بهترین امتیاز به مالکان خودروهای فرسوده در جهت اسقاط وسایل نقلیه می‌توانند موضوع کمک بلاعوض و ارائه وام‌های بانکی باشد و نیاز است که دستگاه‌های مربوطه در این زمینه تمهیداتی را بیاندیشند.

پشت فرمان شورولت کوروت استینگری ۲۰۲۰

نسل هشتم کوروت یکی از مهمترین نسل‌های تاریخ این خودرو بوده و البته تا به اینجا نظرات مثبت زیادی را به خود جلب کرده است.

پرفورمنس این خودرو ما را کاملاً تحت تأثیر قرار داده اما کوروت C۸ در انجام برخی وظایف ساده‌تر بازمانده است.طراحی ظاهری کوروت باب میل همه نیست. طی یک‌هفته‌ای که در میشیگان یعنی قلب جنرال موتورز حضور داشتیم این خودرو بیش از هر وسیله نقلیه دیگری که نویسنده تست کرده جلب‌توجه می‌نمود.

از نظر شخصی ما طراحی کوروت جدید را دوست داریم. بله طراحی این خودرو دوقطبی است اما C۸ با طراحی خود وارد قلمروی جدیدی شده است. طراحان شورولت پیشرانه ۸ سیلندر ۶.۲ لیتری را زیر پوشش شفافی قرار داده اند. نمای عقب خودرو کاملاً یک کوروت بوده و نمای جلوی نیز ما را به یاد جنگنده‌ها می‌اندازد. البته تناسبات خودرو عجیب بوده و طراحی پیشرانه وسط باعث شده‌اند کابین به‌طور عجیبی به سمت جلو برود و خودرو غیر متوازن به نظر برسد.

اگرچه طراحی ظاهری خودرو دوقطبی بوده و کمی به سمت نظرات مثبت سنگینی می‌کند اما کابین وضع دیگری دارد. صندلی‌های چرم قرمز بسیار جذاب بوده و طراحی آن‌ها نیز خوب است. البته استفاده زیاد از رنگ قرمز باعث شده ابعاد داشبورد و کنسول مرکزی بیش از اندازه بزرگ به نظر برسد.

با اینکه ما طراحی کابین کوروت نسل هشتم را دوست داریم اما نمی‌توان از کنترل‌های سیستم تهویه مطبوع بگذریم. شورولت می‌توانست در طراحی و جای گذاری این کنترل‌ها بهتر عمل کند. یکی از نویسندگان موتور وان به مشکلات ارگونومیکی کابین این خودرو اشاره کرده است. صندلی‌های GT۲ خودروی تست شده راحت بوده و از بدن حمایت می‌کنند اما کمی تنگ هستند. تجربه کلی نشستن روی صندلی‌ها مشابه کفش‌هایی است که سایز کوچک‌تری دارند.

مورد دیگر برخورد شانه‌ها با ستون در زمان رانندگی اسپورت است. از طرف دیگر برای تجربه رانندگی اسپورت باید موقعیت راحت نشستن روی صندلی را تا حدی کنار بگذارید. همچنین می‌توان گفت ستون فرمان تلسکوپی نیازمند تنظیمات وسیع‌تری بوده و فاصله بین درب‌ها و تونل مرکزی برای رانندگان قوی‌هیکل نازک و تنگ است.

در دست گرفتن خود فرمان نیز حس راحتی ندارد هرچند ما موقعیت پره‌های فرمان را دوست داریم.خودروهای پیشرانه وسط ورود و خروج راحت به کابین را اولویت اصلی خود نمی‌دانند اما خب کوروت از این نظر چنگی به دل نمی‌زند. حتی زمانی که درب‌ها کاملاً باز هستند خروج از خودرو به سختی صورت می‌گیرد؛ و اگر خودرویی کنار شما پارک کرده باشد بهتر است منتظر ترک محل توسط آن خودرو بمانید. درب‌های کوروت جدید طولانی و ضخیم هستند.اما وقتی خودرو به راه بیفتد تحت تأثیر کیفیت سواری و کنترل صدای قابل‌توجه آن قرار خواهید گرفت. حتی خودروی ما که فاقد دامپرهای مگنتیک عالی جنرال موتورز بود به راحتی در جاده‌های دیترویت جولان می‌داد و ناهمواری را به خوبی جذب می‌کرد. بی‌شک کوروت جدید بهترین سواری در بین تمامی خودروهای پیشرانه وسط بازار را دارد.

کابین ساکت هم هست.باوجودسقف درجای خودواستفاده‌ازبی‌صداترین حالت اگزوز، این خودرو به خوبی صداها را سرکوب می‌کند. کمی صدای پیشرانه در زمان حرکت به گوش می‌رسد و علیرغم استفاده از شیشه‌های بدون فریم و پانل سقف جداشدنی، صدای باد به‌ندرت به گوش می‌رسد. با برداشتن سقف و بالا بودن شیشه‌ها می‌توان به راحتی با سرنشین‌ها گفت‌وگو کرد.

این خودرو از نظر فضای بار چندان درخشان ظاهر نشده است. اگرچه شما می‌توانید کیف گلف را در صندوق‌عقب جای دهید اما نمی‌توان یک کوله کوچک را در جلو یا عقب قرار داد؛ و اگر بخواهید به زمین گلف بروید فکر بردن پانل سقف را از سر بیرون کنید.جنرال موتورز بهترین و جدیدترین تکنولوژی‌های خود را برای این خودرو در نظر گرفته است. برای مثال پشت آمپرهای دیجیتالی آن جزو بهترین‌ها است. این صفحه‌نمایش ۱۲ اینچی حتی زیر نور خورشید نیز به خوبی دیده می‌شود و میزان شخصی‌سازی بالایی دارد.

سه حالت جداگانه وجود دارد که حالت‌های رانندگی تور، اسپورت و پیست را نشان می‌دهند. در حالت تور همان حالت همیشگی سرعت شمار و دورشمار وجود دارد. در حالت اسپورت عناصر قرمزرنگ اضافه شده و سرعت شمار به مرکز می‌آید و جای نشان‌دهنده دنده را می‌گیرد. در حالت پیست نیز این ترکیب تغییر می‌کند. مدل تست شده همچنین دارای هدآپ دیسپلی بزرگی است که اطلاعات مهم را نشان می‌دهد. در کل باید گفت جنرال موتورز می‌تواند این تکنولوژی‌ها را به سایر محصولاتش همچون کادیلاک نیز اضافه کند.

باید گفت صفحه‌نمایش ۸ اینچی کوروت با کادیلاک CT۴ مشترک است. این صفحه‌نمایش در کادیلاک موارد مثبت زیادی دارد اما در کابین تنگ‌تر و کوچک‌تر کوروت بهتر دیده می‌شود.تنها شکایت ما به نبود سیستم بالا بردن دماغه مربوط می‌شود. این آپشن ۱۴۹۵ دلاری بسیار به درد می‌خورد و بهتر است مالکان آن را سفارش دهند.

استقبال دور از انتظار از تویوتا ونزای جدید

نسل جدید تویوتا ونزا با استقبالی فراتر از انتظار روبرو شده است. تعداد سفارش‌های دریافتی تویوتا برای این شاسی‌بلند ۱۵ برابر بیشتر از انتظارات اولیه بوده است.

تویوتا ونزا در ژاپن با نام هریر شناخته می‌شود و تویوتا هریر هم از سال ۱۹۹۷ در ژاپن فروخته می‌شود و در واقع همان لکسس RX بود که آن زمان در بازار ژاپن حضور نداشت و بنابراین اکنون ونزا وارد چهارمین نسل خود شده است.

تویوتا ونزا/هریر به عنوان یک شاسی‌بلند هیبریدی جدید روی پلتفرم TNGA-K سوار شده و مجهز به یک موتور ۲.۵ لیتری چهار سیلندر تنفس طبیعی و سه موتور الکتریکی است که جانشین موتور شش سیلندر قبلی شده‌اند. هرچند قدرت ۲۱۹ اسب بخاری آن خیلی جلب توجه نمی‌کند اما مصرف سوخت ۵.۸۸ لیتری آن در هر صد کیلومتر می‌تواند جبران‌کننده این موضوع باشد.

تویوتا انتظار داشت تا در ابتدا حداقل ۳۱۰۰ سفارش برای این مدل دریافت کند اما باوجود مشکلات کرونا ویروس در جهان و عملکرد محتاطانه‌تر خریداران، ۴۵ هزار سفارش برای آن ثبت شده که ۱۵ برابر هدف اولیه فروش ماهانه آن است.

تویوتا ونزا قبل از این هم خودروی موفقی بوده و پیش از این ۶۸۰ هزار دستگاه از آن در نسل‌های مختلف به فروش رفته و این موضوع می‌تواند همچنان ادامه یابد.

نمایشگاه

مرسدس-ای ام جی GT دلجویی به سبک ژرمن‌ها!

سه تصویر منتشر شده در سایت طرفداران مرسدس تنها تصاویر از GT بلک سریز پی وان ادیشن هستند که وجود داشته و اگرچه از کیفیت بالایی برخوردار نیستند اما ظاهر خودرو را به خوبی نشان می‌دهند.قابل‌توجه‌ترین جنبه پی وان ادیشن پوشش منحصربه‌فردی است که بسیار شبیه طراحی بدنه خودروی فرمول ۱ سال ۲۰۲۰ مرسدس بنز است. البته هم‌اکنون خودروی فرمول ۱ مرسدس دارای پوشش مشکی بدنه است؛ با توجه به این موضوع، بخش جلوی خودرو رنگ نقره‌ای را به خود گرفته اما هرچه به سمت عقب حرکت می‌کنیم نقش رنگ مشکی پررنگ‌تر می‌شود. به این موارد باید سمبل‌های ستاره سه پر مرسدس را نیز اضافه کنیم.

GT بلک سریز پی وان ادیشن از رینگ‌های مشکی و رکاب‌های جانبی خاص سود می‌برد. تکمیل کننده تغییرات این خودرو نیز عناصر منحصربه‌فرد کابین هستند. برای مثال صندلی‌های مسابقه‌ای از چرم مشکی و دوخت متضاد سود برده و کنسول مرکزی و داشبورد نیز از همین طرح استفاده کرده‌اند.

حدود یک هفته پس از معرفی نسخه پیست محور مرسدس-ای ام جی بلک سریز، هم‌اکنون اعلام شده نسخه تولید محدود این هیولا فقط در دسترس خریداران هایپرکار هیبریدی ای ام جی وان خواهد بود. این خودرو که GT بلک سریز پی وان نام داشته ظاهرا برای جلب نظر خریداران ای ام جی وانی تولید می‌شود که موعد تحویل خودروی‌شان به خاطر برخی اتفاقات در زمان توسعه این هایپرکار به تعویق افتاده است. در واقع ژرمن‌ها می‌خواهند دل خریداران وان را به دست بیاورند.

مرسدس تنها تصاویر از GT بلک سریز پی وان ادیشن هستند که وجود داشته و اگرچه از کیفیت بالایی برخوردار نیستند اما ظاهر خودرو را به خوبی نشان می‌دهند.قابل‌توجه‌ترین جنبه پی وان ادیشن پوشش منحصربه‌فردی است که بسیار شبیه طراحی بدنه خودروی فرمول ۱ سال ۲۰۲۰ مرسدس بنز است. البته هم‌اکنون خودروی فرمول ۱ مرسدس دارای پوشش مشکی بدنه است؛ با توجه به این موضوع، بخش جلوی خودرو رنگ نقره‌ای را به خود گرفته اما هرچه به سمت عقب حرکت می‌کنیم نقش رنگ مشکی پررنگ‌تر می‌شود. به این موارد باید سمبل‌های ستاره سه پر مرسدس را نیز اضافه کنیم.

GT بلک سریز پی وان ادیشن از رینگ‌های مشکی و رکاب‌های جانبی خاص سود می‌برد. تکمیل کننده تغییرات این خودرو نیز عناصر منحصربه‌فرد کابین هستند. برای مثال صندلی‌های مسابقه‌ای از چرم مشکی و دوخت متضاد سود برده و کنسول مرکزی و داشبورد نیز از همین طرح استفاده کرده‌اند.

چرخ‌های ۲۴ اینچی واسن برای فورد F-۱۵۰

فورد F-۱۵۰ پرفروش‌ترین وانت و تراک بازار امریکاست و جای تعجبی هم ندارد که کمپانی‌های زیادی برای آن قطعات سفارشی تولید می‌کنند. برخی از این شرکت‌ها روی لوازم اضافی نظیر انواع وینچ، اسنورکل، تایرهای آفرود، چراغ‌های اضافی و افزایش ارتفاع تعلیق کار می‌کنند. در این میان رینگ‌های سفارشی واسن (Vossen) سری Hybrid Forged HF۶-۳ در ابعاد ۱۰ در ۲۴ اینچی با تایرهای دیواره کوتاه داستان دیگری را نقل می‌کنند. این رینگ‌ها می‌توانند در انواع صیقلی نقره‌ای یا مشکی براق یا هفت رنگ سفارشی باشند و البته ابعاد ۲۰ و ۲۲ اینچی آن‌ها نیز موجود می‌باشند.قیمت این چرخ‌های ویژه واسن از ۵۹۹ دلار شروع می‌شود. کاهش ارتفاع و استفاده از این چرخ‌های غول‌پیکر در تضاد با یکدیگر قرار می‌گیرند و معلوم نیست کارایی آن‌ها به‌جز جلب توجه کردن و البته هندلینگ اسپرت، چه خواهد بود.

دست‌پخت جذاب مودلیستا برای تویوتا راو ۴ پرایم

تویوتا اواخر سال پیش بود که راو ۴ پرایم را عرضه کرد و حالا بخش افترمارکتی این برند یعنی مودلیستا قطعات مدنظر خود برای این شاسی‌بلند را معرفی کرده است. مودلیستا بهبودهای ظاهری و داخلی را برای این خودروی پرفروش در نظر گرفته است. البته افرادی که می‌خواهند محصول بسیار سربعی را در دست داشته باشند بهتر است به دنبال تیوتر دیگری باشند زیرا قطعات این شرکت فقط ظاهر راو ۴ را ارتقا داده است.بهبودهای ظاهری این خودرو ساده اما مؤثر هستند. کیت قطعات آرودینامیک مودلیستا شامل اسپلیتر جلو، رکاب‌های جانبی و فلاپ عقب است. کیت براق هم در جلوپنجره، چراغ‌های جلو و درب پشتی دیده می‌شوند. به این موارد باید رینگ‌های ۲۰ اینچی را هم اضافه کرد؛ اما در داخل کابین شاهد نورپردازی ساده LED هستیم. نبود بهبودهای فنی شاید باعث شود برخی افراد ناامید شوند اما پرفورمنس راو ۴ پرایم هنوز هم احساس‌برانگیز است.این خودرو از پیشرانه ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری و دو پیشرانه الکتریکی استفاده کرده و قدرت ۳۰۲ اسب بخاری دارد. تویوتا می‌گوید این شاسی‌بلند حدود ۲ تنی شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر در ساعت ۵.۷ ثانیه‌ای دارد که برای چنین خودرویی قابل‌توجه است. این خودرو می‌تواند تویوتا کمری ۳۰۱ اسبی را در مسابقه درگ شکست دهد که یکی از دلایل آن می‌تواند گشتاور آنی پیشرانه‌های الکتریکی باشد.این تغییرات حداقلی بوده اما باعث شده‌اند راو ۴ محبوب خودروی جذاب‌تری شود.

رنو زوئی ون، باربر الکتریکی کوچک با بُرد ۴۰۰ کیلومتر

ساخت سیلورادو ینکو توسط SVE، هیولایی با قدرت ۸۰۰ اسب

تبدیل ون اوپل زافیرا به فانتوم سیاه ارمشر

پورشه ۹۱۱ با طعم دل‌نشین آفرود!